

Résumé Fiche action collaborative : Développer les transports urbains de fret

InTerLUD, programme porté par :

1

L'approvisionnement des villes se fait quasi exclusivement par le mode routier et pour l'essentiel par des véhicules utilitaires (PTAC $\leq$ 3,5 t). Le recours aux modes de transport public de voyageurs peut participer à l'objectif de rationalisation des transports de marchandises en ville en offrant des capacités de transport complémentaires à celles du mode routier. Il ouvre également des perspectives de mutualisation de moyens.

2

Éléments de diagnostic à mettre en place :

- Description des lignes de transport public de voyageurs par mode ;
- Analyse des lieux de provenance et de destination des marchandises sur le territoire.

3

Intérêt et objectifs :

- Optimiser l'utilisation des moyens de transport de voyageurs (infrastructures, matériels...) ;
- Intégrer dans les projets de développement des réseaux futurs le double usage (voyageurs / marchandises) ;
- Réfléchir à la Délégation de Service Public voyageurs et marchandises.

4

Impacts attendus :

Permettre de fluidifier la circulation tout en facilitant et en optimisant les livraisons en ville et en développant les modes de transport « propres ».

Enjeux

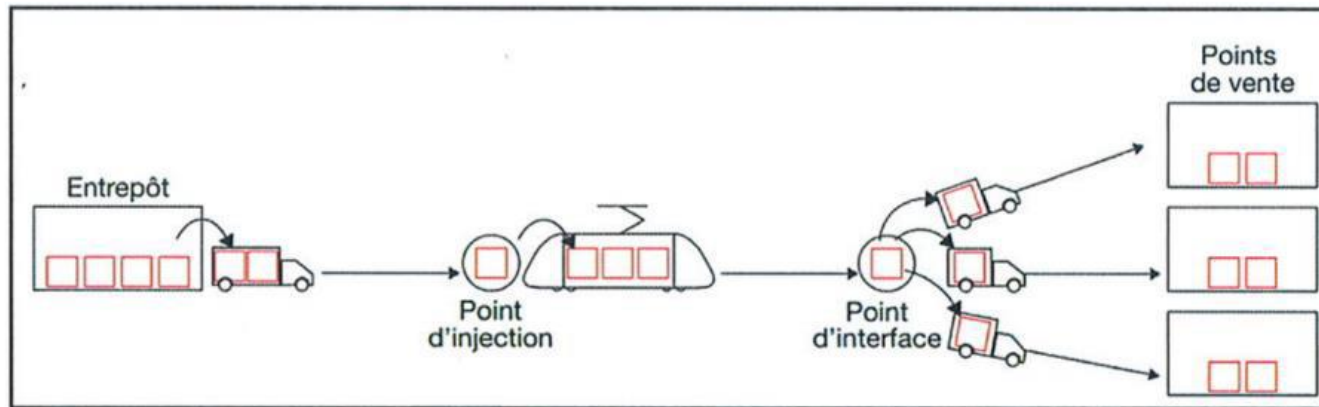
Depuis 2010, plusieurs villes ont mené ou mènent des réflexions sur la faisabilité de livrer les centres urbains en tramway : Paris, Saint-Etienne, Montpellier.

Le transport urbain de fret repose essentiellement sur deux principes :

- Rechercher une utilisation optimale des moyens (infrastructures et/ou matériels roulants) afin d'améliorer le retour sur investissements
- Rechercher une mutualisation des flux de marchandises sur le modèle de la mobilité des voyageurs.

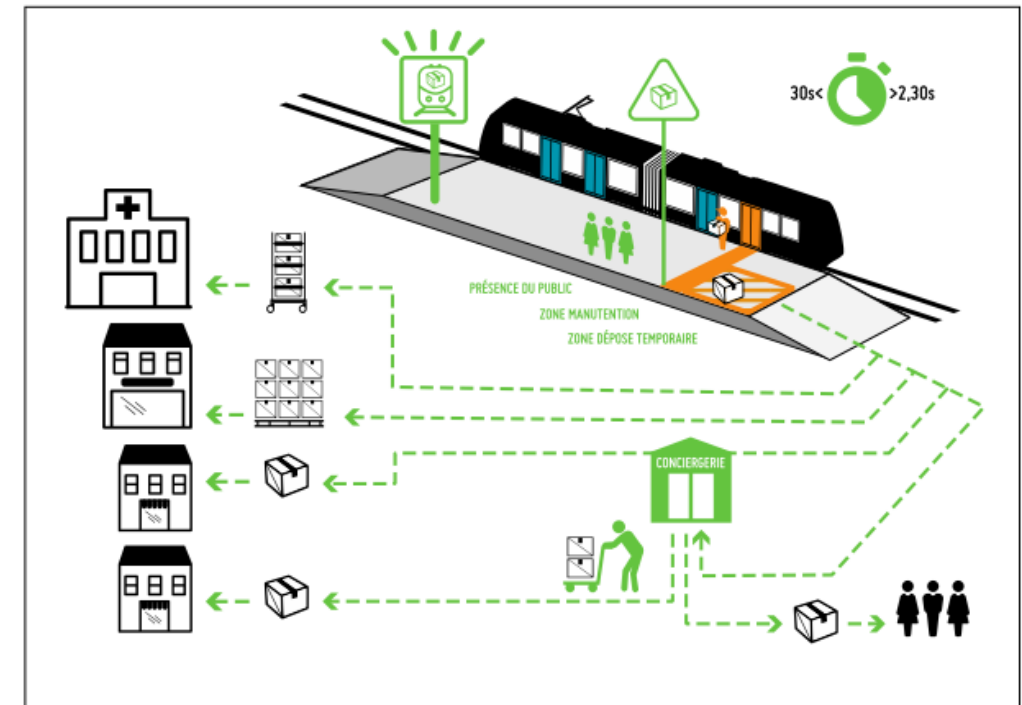
Le transport urbain de fret peut intervenir en complément d'un espace logistique urbain dont il assure la distribution.

Grands principes de la chaîne logistique de transport de marchandises



Source : APUR, 2014 – service de tramfret

Des atouts : capillarité et densité élevées des réseaux, capacité d'emport, capacité en heures creuses, ...



Source : LUPI « dernier mètre Tramfret » cité du design 2017



6 Les différentes phases à déployer

- 1- Etudier l'offre et la demande ;
- 2- Définir le périmètre et les flux de marchandises concernés ;
- 3- Réaliser une étude de marché ;
- 4- Organiser le dernier kilomètre ;
- 5- Construire le business model ;
- 6- Etudier la faisabilité technique ;
- 7- Elaborer le planning de transport ;
- 8- Réaliser le phasage de test ;
- 9- Evaluer le projet.



Tramway

- **Francfort** : dispositif : camion électrique + tram + vélo-cargo
Economie quotidienne de 57 % d'émissions de CO₂ par rapport à la route.
Mode de transport plus long et plus cher que la route (+ 17%) sans prise en compte du coût des externalités de la camionnette diesel sur l'environnement.
-> expérience positive
- **Saint-Etienne** : expérimentation en 2017 avec un matériel réformé pour desservir un point de vente de la grande distribution généraliste avec circulation de marchandises entre les tramways destinés aux voyageurs, en dehors des heures de pointe. ->
Confirmation des faisabilités techniques et opérationnelles du projet.
- **Rapport de synthèse Tramfret, Efficacity 2018**

https://www.efficacity.com/wp-content/uploads/2018/03/Efficacity_TramFret_Rapport-Synth%C3%A8se_f%C3%A9vrier-2018.pdf

Bus

A noter également la mise en place d'un « bus de fret » sur la communauté d'agglomération du Pays de Grasse: livraison quotidienne de journaux de la presse locale à l'épicerie du village de Saint-Auban.

7

Coût et financement de l'action

Jusqu'à 1 million d'euros pour un service de Tramfret : coût du matériel roulant à mettre en place, éventuellement coût de construction d'infrastructures de raccordement, coûts de fonctionnement.

8

Indicateur de suivi global

1 Démarrage	2 Consolidation	3 Décollage	4 Exemplarité
Expérimentations ponctuelles et évaluation	Déploiement sur une filière et/ou quelques enseignes	Objectifs chiffrés et suivis pluriannuels	Approche géographique et filières pour généralisation du déploiement

Indicateurs de suivi : nombre de lignes concernées.

Indicateurs environnementaux : km parcourus annuellement par le fret selon les différents modes de transport urbain « propres ».